



МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ

(Монреаль, 26 марта – 4 апреля 2014 года)

ПРОЕКТ ТЕКСТА ПРОТОКОЛА К ТОКИЙСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1963 ГОДА, ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ЮРИДИЧЕСКИМ КОМИТЕТОМ

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОПРАВКАМ К ИСХОДНОМУ ТЕКСТУ — ОПРЕДЕЛЕНИЕ "НАХОДЯЩЕЕСЯ В ПОЛЕТЕ"

(Представлено Сингапуром)

1. Сингапур выдвигает в отношении предлагаемого в проекте Протокола измененного определения "находящееся в полете" следующие предложения и их обоснование:

Вариант 1

Изъять из проекта п. 3 а) Проекта статьи II измененное определение "находящееся в полете" и изъять Проект статьи V;

или

Вариант 2

Сохранить измененное определение "находящееся в полете" в проекте п. 3 а) Проекта статьи II и Проект статьи V, но добавить следующий Проект статьи IV *bis*:

Статья IV bis

Статья 4 Конвенции заменяется следующим текстом :

Договаривающееся государство, не являющееся государством регистрации, не может ~~чинить препятствий воздушному судну, находящемуся в полете, — в период, когда включается двигатель в целях взлета до момента окончания пробега при посадке, чинить препятствия воздушному судну~~ в целях осуществления своей уголовной юрисдикции в отношении преступления, совершенного на борту, за исключением следующих случаев:

- a) преступление имеет последствия на территории такого государства;
- b) преступление совершено гражданином или в отношении гражданина такого государства либо лицом, постоянно проживающим в таком государстве, или в отношении такого лица;
- c) преступление направлено против безопасности такого государства;

- d) преступление заключается в нарушении действующих в таком государстве любых правил или регламентов, относящихся к полету или маневрированию воздушных судов;
- e) осуществление юрисдикции необходимо для обеспечения выполнения любого обязательства такого государства по многостороннему международному соглашению.

Пояснительное замечание – Вариант 1

Токийская конвенция содержит два определения "находящееся в полете".

- i) Определение "находящееся в полете" в п. 2 статьи 5 (с момента закрытия всех его внешних дверей после посадки до момента открытия любой из таких дверей для высадки) применяется в отношении Главы III, то есть в отношении полномочий командира воздушного судна.
- ii) Определение "находящееся в полете" в п. 3 статьи 1 (с момента включения двигателя в целях взлета до момента окончания пробега при посадке) применяется в отношении остальной части Токийской конвенции.

2. Такое двухуровневое определение "находящееся в полете" было результатом обдуманного решения, принятого после продолжительных обсуждений и большинством голосов в ходе Дипломатической конференции в Токио. Изменять такое двухуровневое определение "находящееся в полете" следует крайне осторожно и при хорошем понимании последствий, которые такое изменение повлечет за собой для всех соответствующих положений Токийской конвенции.

3. Предлагаемое в проекте Протокола измененное определение "находящееся в полете" будет применяться в отношении всех положений Токийской конвенции. Особую обеспокоенность вызывают последствия для статьи 4 Токийской конвенции. Статья 4 гласит:

"Договаривающееся государство, не являющееся государством регистрации, не может чинить препятствий воздушному судну, находящемуся в полете, в целях осуществления своей уголовной юрисдикции в отношении..."

4. Из этого вытекает, что за исключением тех случаев, к которым относится Глава 4, государство, на территории которого находится воздушное судно, потеряет возможность чинить ему препятствия, для того чтобы осуществлять свою уголовную юрисдикцию в период между тем, как воздушное судно закроет свои внешние двери, но все еще будет находиться на ВПП до взлета, и тем, когда оно все еще находится на ВПП после посадки, но его двери все еще закрыты, хотя воздушное судно находится на территории данного государства.

5. По вышеуказанной причине в Варианте 1 рекомендуется не изменять определение "находящееся в полете" в Токийской конвенции.

Пояснительное замечание – Вариант 2

Если по общему мнению следует принять изменение к определению "находящееся в полете" в п. 3 а) Проекта статьи II, то последствия для статьи 4 Токийской конвенции могут быть смягчены путем внесения изменения в саму статью 4. Наша рекомендация – заменить "находящееся в полете" в статье 4 следующим текстом: "в период, когда включается двигатель в целях взлета до момента окончания пробега при посадке, чинить препятствия воздушному судну". Таким образом можно избежать непреднамеренного применения нового определения "находящееся в полете" к статье 4 Токийской конвенции и тем самым непреднамеренного ограничения способности государства, на территории которого находится воздушное судно, осуществлять свою уголовную юрисдикцию.

— КОНЕЦ —